Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Gemeinsamer Nahverkehrsplan

ÖPNV-Beirat 30.10.2019

Dr.-Ing. Timo Barwisch
(plan:mobil)

Mathias Schmechtig
(Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult)

Inhalt

1. Der Nahverkehrsplan
2. Die aktuellen Trends im ÖPNV
3. Die Verkehrspolitische Zielsetzung

Planungsinstrument

Aufgabenträger entwickelt mit dem NVP seine Planungsvorstellungen zur Entwicklung des ÖPNV (inkl. Finanzierungserfordernisse)

„Spannungsfeld" der strategischen Ausrichtung und Inhalte eines Nahverkehrsplans

Steuerungsinstrument

Aufgabenträger lenkt und kontrolliert mit NVP die ÖPNV-Qualität und die Verkehrsdurchführung

Vergabeinstrument

Aufgabenträger definiert, im Vorgriff auf die Vorabbekanntmachung, die von ihm gewollte ÖPNV-Qualität

Arbeitspakete und Meilensteine (1)

Bilanzierung des NVP 2005

↓

Bestandsanalyse

↓

Verkehrspolitische Zielsetzungen
⇨ Meilenstein
(Bestätigung als Grundlage für nachfolgende Bearbeitung)

↓

Anforderungsprofil – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards
⇨ Meilenstein
(Grundlage für nachfolgende Stärken-Schwächen-Analyse)

↓

Stärken-/ Schwächen-Analyse

↓

Prognose/ Prognose-Nullfall

Arbeitspakete und Meilensteine (2)

Erarbeitung der zwei Planfälle
⇨ Meilenstein

↓

Berechnung der zwei Planfälle

↓

Bearbeitung der weiteren NVP-Bausteine, insbesondere

- **Barrierefreiheit**
- **Infrastruktur**
- **Intermodale Schnittstellen**
- **Tarifstruktur**

↓

Maßnahmen- und Handlungskonzept
⇨ Meilenstein

Handlungsfelder im NVP

Handlungsfeld I SPNV

Handlungsfeld II Produkte, Netz und Angebote im ÖPNV

Handlungsfeld III Infrastruktur/ Barriere-freiheit

Handlungsfeld IV Fahrgast-information und Vertrieb

Handlungsfeld V Sicherheit und Service

Handlungsfeld VI Intermodale und multi-modale Angebote

HRO: Paradigmenwechsel in der Nahverkehrsplanung

- **Prognose im NVP 2005: leichter Bevölkerungsrückgang bis 2010**
- **reale Entwicklung: signifikantes Bevölkerungswachstum ggü. 2005**
- **Prognose: Rostock wächst weiter**

Handlungserfordernis im NVP:

Zukunftsfähige Strategie zur Bereitstellung eines leistungs-fähigen ÖPNV im Stadtgebiet Rostock und auch im Stadt-Umland-Verkehr!

Zentrale Fragestellungen HRO

Mit welchen Strategien kann die Gewinnung neuer Fahrgäste realisiert werden, um das Modal-Split-Ziel (z.B. MOPZ: + 1%-Punkt auf 18%) erreichen zu können?

Muss die Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems erhöht werden, um die Fahrgastmengen infolge der absehbaren Struktur- und Bevölkerungsentwicklung befördern zu können?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind dafür erforderlich?

➔ **Prüfung: Mit welchen Maßnahmen kann der höchste Nutzen für Klimaschutz, Mobilität und Stadtentwicklung erreicht werden?**

Zentrale Fragestellungen LRO

Auf welchen Hauptachsen außerhalb des Schienennetzes, insbesondere im Stadt-Umland-Bereich der HRO, bestehen Potenziale zur Schaffung bzw. zum Ausbau attraktiver und leistungsstarker ÖPNV-Angebote?

Wo wird absehbar im LRO (insbesondere im südlichen und südöstlichen Teilgebiet) die Bevölkerungszahl signifikant weiter zurückgehen, wie kann ein öffentliches Verkehrsangebot dort zukünftig noch ausgestaltet werden?

Eckpunkte der Zeitplanung

- April 2019: Auftaktveranstaltung
- I. Quartal 2020: Verkehrspolitische Zielsetzung (Gremienbeschlüsse)
- IV. Quartal 2020: Vorlage des Vorentwurfes
- IV. Quartal 2020: Beteiligung der Gemeinden und der Träger öffentlicher Belange
- I. Quartal 2021: finale Bearbeitung
  ⇨ beschlussreifer NVP-Entwurf
- II. Quartal 2021: Sitzungen der Arbeitsgruppen, ÖPNV-Beirat, NVP-Forum HRO und Ausschüsse
- IV. Quartal 2021: Gremienbeschlüsse

Inhalt

1. Der Nahverkehrsplan
2. Die aktuellen Trends im ÖPNV
   - Welche Trends im Mobilitätsverhalten sind erkennbar?
   - Wie stellt sich aktuell die Situation im ÖPNV dar?
3. Die Verkehrspolitische Zielsetzung

Die bundesweit durchgeführte Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland 2017“ erlaubt eine belastbare Einschätzung zu aktuellen Entwicklungen und Trends im Mobilitätsverhalten.

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Modal-Split – Verkehrsmittelwahl
(Anteil Hauptverkehrsmittel*)

Verkehrsmittel	Gesamt (Deutschland)	M-V	Ländliche Region (Deutschland)	Regiopole + Großstadt (Deutschland)	Metropole (Deutschland)
ÖPNV+SPNV	10%	6%	5%	12%	20%
MIV-Fahrer	43%	42%	56%	37%	28%
MIV-Mitfahrer	14%	14%	15%	13%	10%
Zu Fuß	22%	24%	17%	24%	27%
Fahrrad	11%	14%	7%	14%	15%

Hinweis: In der HRO Modal-Split-Anteil des ÖPNV 17% (SrV 2013).

„Ländliche Region" ⇨ Untergruppe „kleinstädtischer, dörflicher Raum"

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Modal-Split – Verkehrsmittelwahl
(Anteil Hauptverkehrsmittel*; Durchschnitt Deutschland)

- **ÖV erreicht in Metropolen 20% Modal-Split-Anteil, in Großstädten dagegen nur 12% und im ländlichen Raum sogar nur 5%**
- **Pkw ist (außerhalb der Metropolen) das dominierende Verkehrsmittel der Alltagsmobilität** (Wege durch Pkw-Fahrer plus Mitfahrer: Metropolen 38% <> ländlicher Raum 71%)
- **in M-V ist die Autonutzung ggü. anderen Flächenländern (noch?) geringer ausgeprägt**
- **ÖV besitzt dagegen in M-V den geringsten Wert aller Bundesländer**

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Verkehrsmittelwahl ausgewählter Altersgruppen
(Anteil Hauptverkehrsmittel*; Durchschnitt Deutschland)

Verkehrsmittel	Gesamt (Deutschland)	Junge Erwachsene (18-29-Jahre)	Erwachsene in Familien-phase (40-49 Jahre)	Senioren (65-74 Jahre)	Hochbetagte (> 80 Jahre)
ÖPNV+SPNV	10%	17%	8%	7%	11%
MIV-Fahrer	43%	42%	59%	45%	32%
MIV-Mitfahrer	14%	11%	7%	13%	16%
Zu Fuß	22%	19%	17%	25%	34%
Fahrrad	11%	11%	10%	11%	8%

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Verkehrsmittelwahl ausgewählter Altersgruppen*

- **der ÖV-Anteil ist bei den 10-19-Jährigen am stärksten** (23%)**, gefolgt von den 20-29-Jährigen** (17%)
- **die ÖV-Nutzung der („jungen") Senioren liegt im Niveau der mittleren Altersgruppen** (jeweils rund 8% Modal-Split-Anteil im Bundesdurchschnitt)
- **in den mittlere Altersgruppen (Familienphase) ist die Autonutzung am höchsten** (rund 65%)
- **bei den Hochbetagten ist die ÖPNV-Nutzung leicht höher** (11%)**, der Pkw zeigt aber auch in dieser Altersgruppe eine hohe Bedeutung** (32% der Wege durch Selbstfahrer)

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH Bonn: Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Wie hat sich die Mobilität in den letzten Jahren entwickelt?
(bundesweite Entwicklungen der letzten 15 Jahre*)

- **„Mobilitätsquote" ist (leicht) gesunken**
  (Rückgang insbesondere bei Kindern und Jugendlichen sowie in Haushalten mit niedrigem ökonomischen Status; Anstieg dagegen insbesondere bei Senioren)
- **in den Metropolen geht der Pkw-Besitz leicht zurück, im ländliche Raum nimmt er dagegen signifikant zu**
- **der Trend zum Zweit-Pkw in mittelalten und älteren Haushalten prägt den Pkw-Zuwachs**
- **Führerschein-Anteil ist in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen erkennbar geringer**
- **bei den älteren Frauen ist dagegen der Führerscheinbesitz stark gestiegen**

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – MiD, Zeitreihenbericht 2002 – 2018 – 2017; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Wie hat sich die Mobilität in den letzten Jahren entwickelt?
(bundesweite Entwicklungen der letzten 15 Jahre*)

- **in urbanen Räumen geht die Bedeutung des Autos zurück, in sehr ländlichen Regionen nimmt seine dominierende Rolle weiter zu**
- **ÖPNV wird in Metropolen und tlw. auch in Großstädten stärker in Anspruch genommen**
- **Fahrrad wird häufiger als früher und auf längeren Strecken genutzt**
- **Senioren mit wachsender Automobilität, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen**
- **in Haushalten mit hohem ökonomischen Status ist der Pkw-Fahrer-Anteil zurückgegangen, dagegen steigt die Fahrradnutzung**

* infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. v. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – MiD, Zeitreihenbericht 2002 – 2018 – 2017; Studie für Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019

Inhalt

1. Der Nahverkehrsplan
2. Die aktuellen Trends im ÖPNV
   - Welche Trends im Mobilitätsverhalten sind erkennbar?
   - Wie stellt sich aktuell die Situation im ÖPNV dar?
3. Die Verkehrspolitische Zielsetzung

Großstädte - Risiken

- **In den „Wachstumsstädten" sind die Fahrgastzahlen massiv angestiegen. Die ÖPNV-Systeme stehen dort aber häufig auch an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.**
- **ÖPNV-Infrastrukturvorhaben sind, bedingt durch fehlende Bürgerakzeptanz, nicht immer sofort umsetzbar. Auch sind die Baukosten merklich gestiegen. Die Realisierung von Vorhaben dauert häufig wesentlich länger als geplant.**
- **Der verkehrsplanerische „Kampf" um die immer mehr begrenzten Flächen im Straßenraum nimmt spürbar zu. Die zunehmende Fahrradnutzung und der Ausbau der Radinfrastruktur geht manchmal auch zulasten des ÖPNV.**

Großstädte - Chancen

- **Das kommunale Handeln zur CO_2-Reduzierung führt vielerorts zu einem Ideen-Wettbewerb um (schnell) wirksame Lösungen.**
- **Der ÖPNV erlebt vor diesem Hintergrund eine spürbare „Renaissance" in der öffentlichen Wertschätzung.**
- **Der Busverkehr gewinnt zur kurzfristigen Lösung von verkehrlichen Problemen wesentlich an Bedeutung, da er schnell und flexibel einsetzbar ist.**
- **Die sukzessive Veränderung des Mobilitätsverhaltens – weg vom Auto, hin zu ÖPNV und Fahrrad – ist vorrangig in Metropolen und in Universitätsstädten spürbar.**
- **Der Berufsverkehr hat in den letzten Jahren, bedingt durch die Schaffung von Arbeitsplätzen, merklich zugenommen. Hier konnte der ÖPNV nennenswerte Zuwächse erzielen.**

Trend 1: ÖPNV wird leistungsfähiger gemacht!

Beispiel: Leipzig

Trend 2: Infrastruktur wird modernisiert!

Beispiel: Hamburg

Trend 3: ÖPNV wird konsequenter bevorrechtigt!

Beispiel: Mönchengladbach

Trend 4: ÖPNV wird im Angebot differenzierter!

Beispiel: München

Ländlicher Raum - Risiken

- **Die Verkehrsunternehmen leiden zunehmend unter Fahrermangel.**
- **Im Gegensatz zu früheren Generationen sind gerade im ländlichen Raum die Senioren in ihrer Mobilität durch eine höhere Autoaffinität und durch eine geringere ÖPNV-Nutzung geprägt.**
- **Der Trend „Weg vom Auto, hin zu ÖPNV und Fahrrad" ist im ländlichen Raum (noch) nicht so erkennbar wie in den Großstädten.**
- **Anforderungen von Kundengruppen an den ÖPNV wandeln sich und sind sehr unterschiedlich zwischen den einzelnen Kundengruppen.**
- **Technik- und Innovationseinsatz als Chance, aber nicht immer vom Kunden gewünscht.**

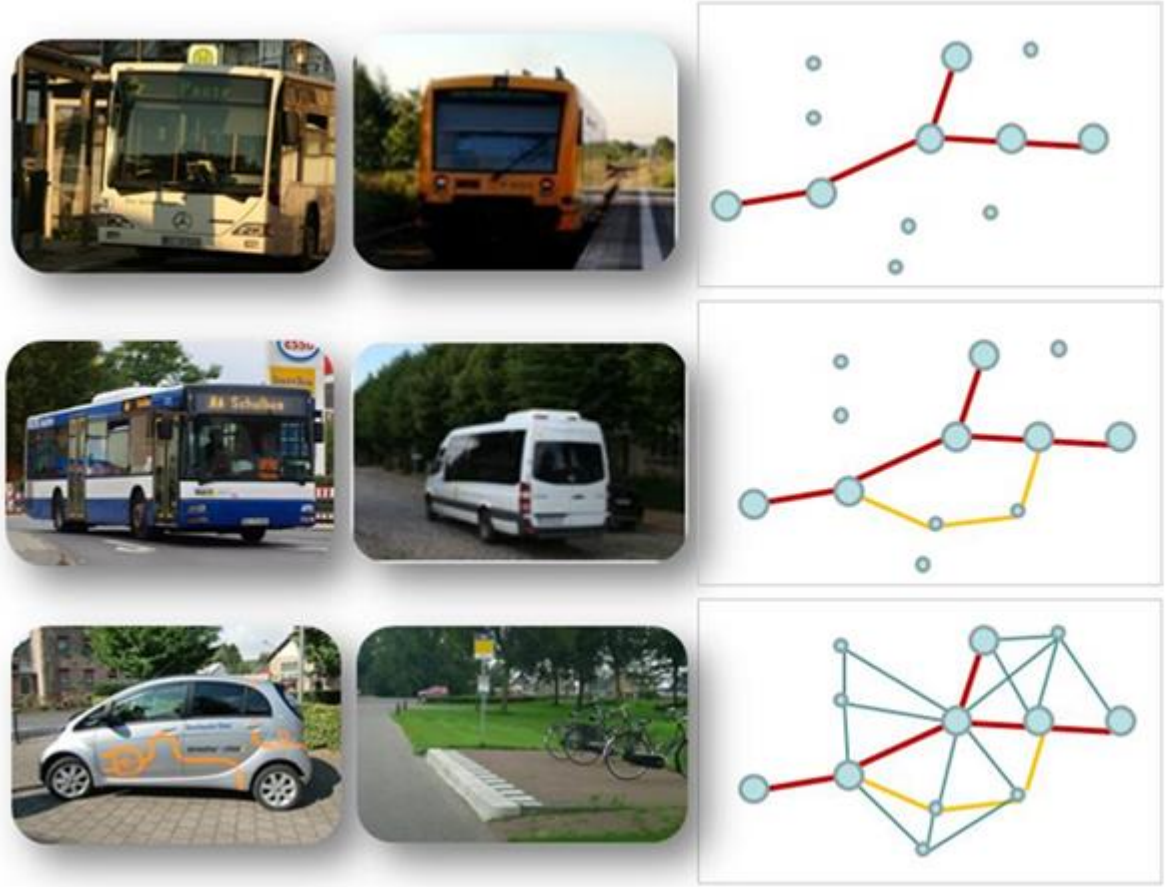
Ländlicher Raum - Chancen

- **Technik- und Innovationseinsatz als Chance**
- **Die Frage der Sicherung der Mobilität ohne Auto steht mittlerweile vielerorts stärker im Mittelpunkt der Debatte als noch vor wenigen Jahren.**
- **Es müssen neue Spielräume für Aufgabenträger und Mobilitätsunternehmen gefunden werden (rechtliche Rahmenbedingungen, Ausnahmeregelungen, Finanzierungsmodelle, etc.) - mehr Mut zum Ausprobieren.**
- **Viele Mobilitätsprojekte mit guter Praxis bundesweit, in unterschiedlicher Ausgestaltung und Dimension, mit dem Potenzial zur Übertragung auf den Landkreis Rostock.**
- **Vielfältige, ausdifferenzierte Förderlandschaft mit guten Erfolgschancen im Bereich Verkehr und Mobilität.**

Trend 1: Premiumangebote im Stadt-Umland-Verkehr!

Beispiel: Münsterland

Trend 2: Konzentration auf starkes Netz mit intelligenter Zuführung



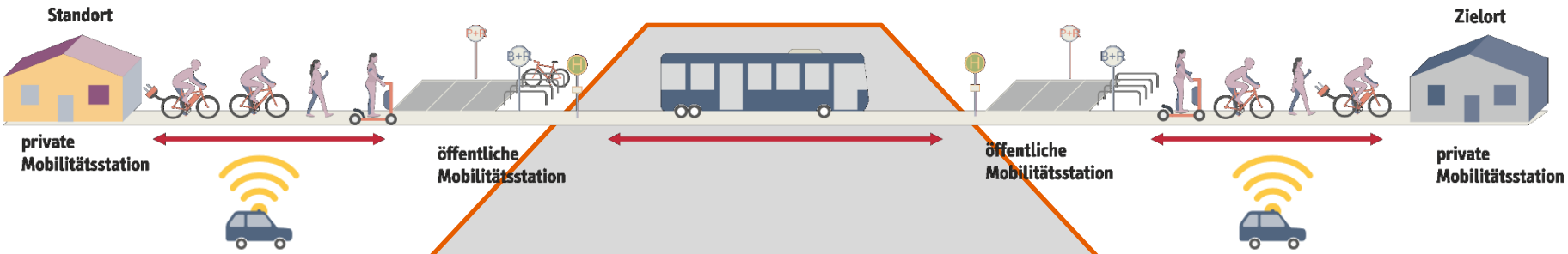
Starkes Liniennetz

Untergeordnetes Liniennetz

Flächenerschließung

Quelle: eigene Darstellung

Trend 3: Intermodal, multimodal, mikromobil



Quelle: eigene Darstellung

Quelle: rmv.de

Quelle: eigene Darstellung

Quelle: haz.de

Quelle: eigene Darstellung

Trend 4: Projekte initiieren und ausprobieren

Eher klassisch institutionell verortete Projekte

Anrufsammeltaxi

Bündelung des Fahrtenangebots auf einzelne Tage

Bürgerbus / Bürgermobil

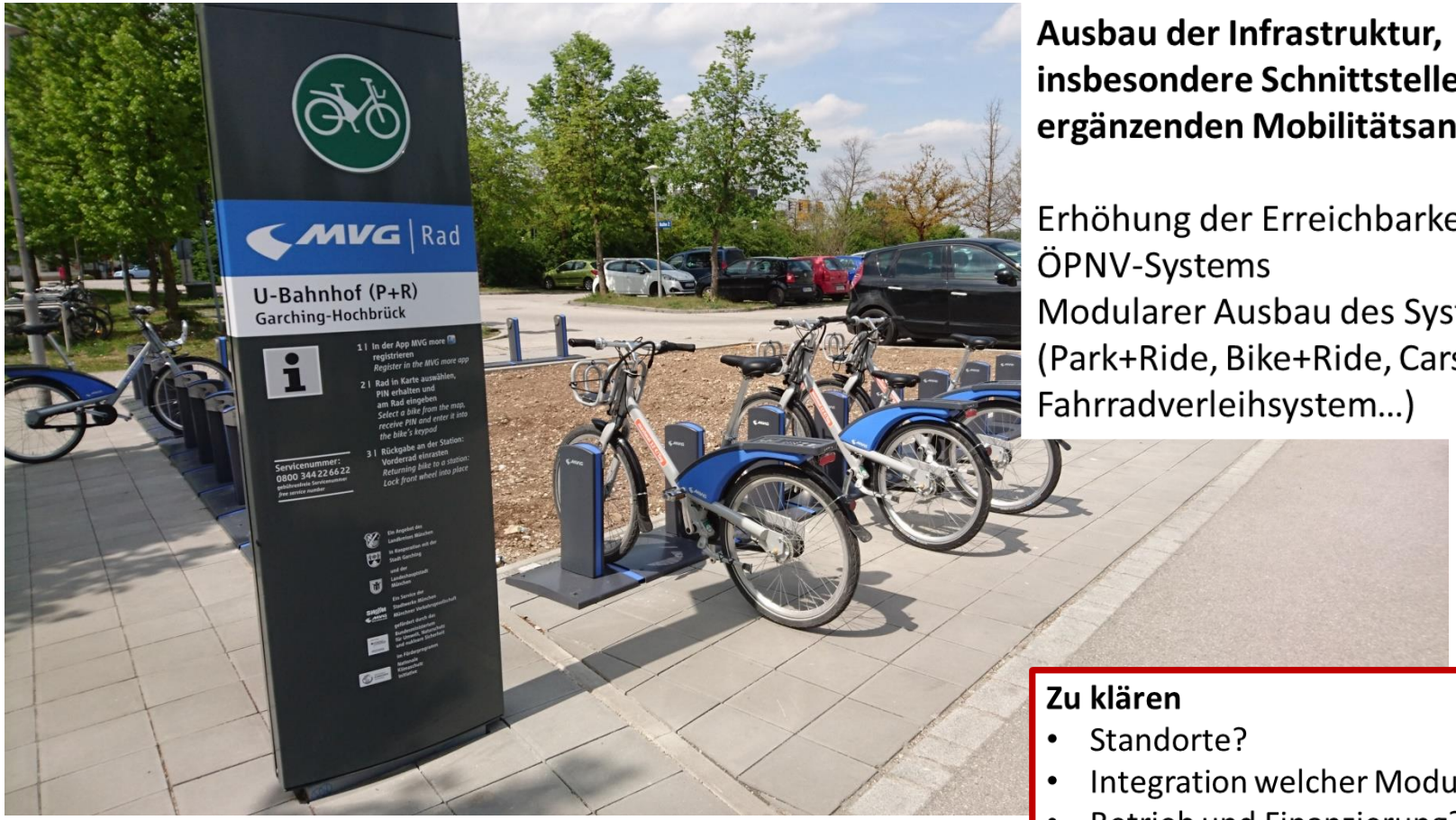
Mitfahrnetzwerk

Dorfauto/privates Carsharing

Rein ehrenamtliches Engagement

Quelle: eigene Darstellung

Trend 5: Infrastruktur - Mobilitätsstationen



Ausbau der Infrastruktur, insbesondere Schnittstellen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten

Erhöhung der Erreichbarkeit des ÖPNV-Systems
Modularer Ausbau des Systems (Park+Ride, Bike+Ride, Carsharing, Fahrradverleihsystem…)

Zu klären
- Standorte?
- Integration welcher Module?
- Betrieb und Finanzierung?

Beispiel: Landkreis München

Inhalt

1. Der Nahverkehrsplan
2. Die aktuellen Trends im ÖPNV
3. **Die Verkehrspolitische Zielsetzung**

Zielsetzungen gelten grundsätzlich für den gesamten Nahverkehrsraum (Leitsatz jeweils Gelb hinterlegt).

Zielsetzungen sind hinsichtlich ihrer Gültigkeit im Leitsatz 4 in drei Teilräumen differenziert:

- ***Verkehre im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock*** *(Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock; Leitsatz Hellblau hinterlegt)*
- ***Stadt-Umland-Verkehr Rostock*** *(gemeinsame Zuständigkeit der Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock im ÖPNV sowie Land für SPNV; Leitsatz Hellrot hinterlegt)*
- ***Verkehre im Gebiet des Landkreises Rostock*** *(Aufgabenträger: Landkreis Rostock; Leitsatz Hellgrün hinterlegt)*

Leitsatz 1: Nahverkehrsplanung konsequent am Leitgedanken „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ ausrichten!

- **ÖV in der Regiopolregion Rostock in höherer Qualität weiterentwickeln**
- **der Verbundgedanke soll zukünftig noch stärker im Mittelpunkt des Handelns stehen**
- **Handlungsmöglichkeiten der Digitalisierung sind zur Stärkung des Verbundes bestmöglich zu nutzen** (E-Ticketing, digitale Fahrgastinformation usw.)

Leitsatz 2: Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV in den potenzial-starken Räumen weiter verbessern!

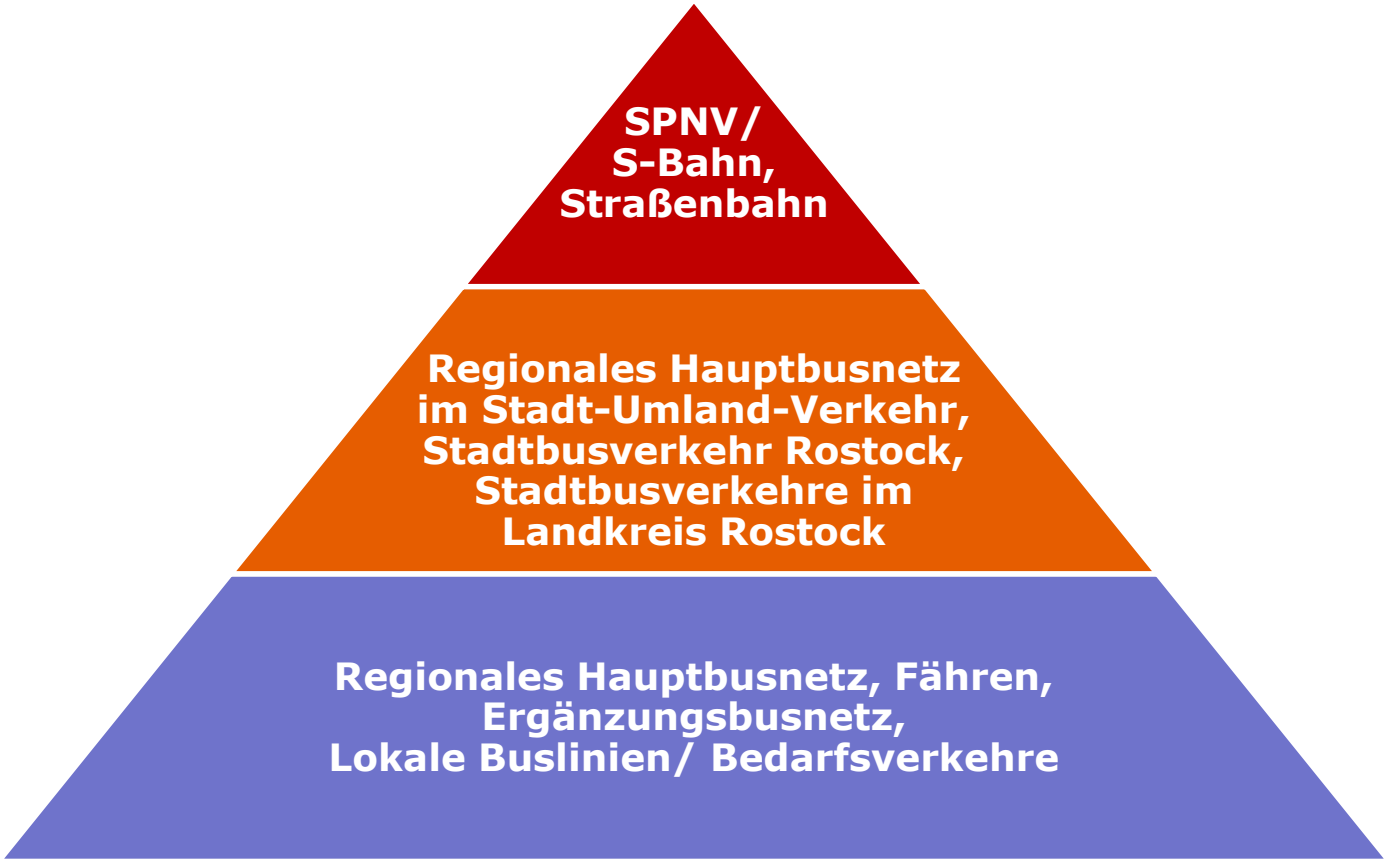
- **strategische Zielsetzung: signifikante Erhöhung des Anteils des ÖV im Mobilitätsgeschehen (sog. „Modal-Split")**
- **Fahrgast muss im Mittelpunkt allen Handelns stehen**
- **Realisierung der Modal-Split-Zielsetzung ist in der räumlichen Struktur des gesamten Nahverkehrsraums differenziert zu betrachten**
  - **Stadtverkehr Rostock, Stadtverkehre im Landkreis, Stadt-Umland-Verkehr Rostock und SPNV-Netz:**
    ⇨ wesentliche, ggü. dem Wert für den Gesamtraum über-durchschnittliche Erhöhung des Modal-Split-Anteils
  - **periphere Räume:**
    ⇨ Stabilisierung des heute erreichten Anteils bzw. Verhindern eines merklichen Rückgangs

Leitsatz 2: Fortsetzung

Differenzierung des ÖV-Systems bzgl. der MIV-Konkurrenz-fähigkeit in drei Stufen

- **Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage** (Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehr sowie radiale Achsen aus der Region mit sehr hoher Verkehrsnachfrage (insbes. SPNV))
  ➔ ÖV ist planerisch ggü. MIV zu bevorzugen
- **Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage** (Mittelzentren, Hauptachsen innerhalb des Landkreises Rostock (insbesondere in Ausrichtung auf die Mittelzentren), nicht zur Stufe 1 gehörende Achsen mit Ausrichtung auf das Oberzentrum, periphere Randbereiche Stadtgebiet HRO)
- **Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage** (ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete))

Leitsatz 3: Öffentlichen Verkehr als hierarchisch abgestuftes System gestalten!



Leitsatz 3: Öffentlichen Verkehr als hierarchisch abgestuftes System gestalten!

- ÖV-System ist als **integriertes und hierarchisch abgestuftes Netz** mit differenzierten Verkehrsaufgaben zu stärken und weiterzuentwickeln
- Systemvorteile des **schienengebundenen Verkehrs** (SPNV und Straßenbahn) sind für die leistungsfähige, schnelle und komfortable Beförderung der Fahrgäste umfassend zu nutzen
- Verknüpfungen zwischen den Angebotsebenen sind unter Nutzung der Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich zu gestalten
- Nahverkehrsraum-übergreifende Verkehrsbeziehungen sind zu berücksichtigen und, wo sinnvoll, in Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern auszubauen
- **Busbahnhof am Hauptbahnhof** in Rostock ist in seiner Funktion als Verknüpfungspunkt des regionalen und städtischen ÖPNV zum Fernverkehr und SPNV zu sichern und zu stärken

Leitsatz 4: ÖPNV räumlich differenziert in Ausrichtung auf die unterschiedlichen, auch gegensätzliche Potenziale und Bedarfe entwickeln!

Leitsatz 4.1: Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Leistungsfähigkeit des ÖPNV sichern und Stadtentwicklung flankieren!

Verbesserung der verkehrlichen Wirksamkeit des Straßenbahnsystems:

- **Priorität hat die Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems**
  Kriterien „Leistungsfähigkeit"
  - Beförderungskapazitäten (Fahrzeuggröße und Taktdichte)
  - gesamte Tür-zu-Tür-Reisezeit zwischen Start und Ziel
  - Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems
- **Straßenbahn ist in der Entwicklung der Verkehrssysteme gegenüber dem MIV zu bevorrechtigen**

Leitsatz 4.1: Fortsetzung

- **besondere Bedeutung kommt dem ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn, bei der Entwicklung neuer, potenzialstarker Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu (Anspruch: frühzeitig Gestaltung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des ÖPNV)**
- **vorsorgender Erhalt der Straßenbahn-Infrastrukturen hat weitgehend Investitionsvorrang vor dem Netzausbau** (Abwägung des Grundsatzes bei Neubaustrecken in neue Stadtteile)
- **Stadtverkehrsfunktion der S-Bahn und der Regionalbahn ist durch die Einrichtung von weiteren Haltepunkten zu stärken**
- **Hauptlinien im Busnetz, die in ihrer Verkehrsfunktion und ihren Nachfragepotenzialen einer Straßenbahnverbindung nahekommen, sind als hochwertige Buslinien zu entwickeln**
- **Prüfung weiterer Tangentiallinien** (neue Direktverbindungen)
- **verstärkte Ausrichtung des ÖPNV auf Tourismusbelange** (Beachtung der in der Tourismuskonzeption 2022 verankerten Handlungsschwerpunkte)

Leitsatz 4.2: Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler sichern und ausbauen!

- **Stadt-Umland-Verkehr Rostock soll eine stärkere Rolle zur Reduzierung des MIV im Pendlerverkehr übernehmen**
- **Forcierung des Ausbaus von Hauptbuslinien mit erkennbaren Wachstumspotenzialen als wahrnehmbares Qualitätsprodukt**
- **an SPNV-Zugangsstellen Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Angebote sowie an den Hauptbuslinien Bike-and-Ride-Angebote angebotsorientiert auszubauen bzw. errichten**

Leitsatz 4.3: Im Landkreis räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern!

ÖPNV kann im Gebiet des Landkreises Rostock im aktuellen Finanzierungsrahmen des Landkreises nicht flächendeckend als reelle Alternative zum MIV entwickelt werden
(Hintergrund: heterogene Struktur)

- **Korridore mit hohen und sehr hohen Fahrgastpotenzialen: angebotsorientierter und nutzergerechter Ausbau der Bedienung (Taktverkehr, Ausdehnung Betriebszeiten usw.)**
- **bisher priorisierten Anforderungen des Schulverkehrs sind gegenüber den Anforderungen an eine transparente Angebotsgestaltung (Taktfahrplan, einheitliche Linienführungen) zukünftig verstärkt abzuwägen**
- **auf den Hauptbusachsen sind die Anforderungen der Transparenz zu präferieren**

Leitsatz 4.3: Fortsetzung

- **an den definierten Verknüpfungspunkten sind die Netzebenen untereinander zu vernetzen**
  - Sicherung attraktiver Übergänge zu den ÖV-Angeboten Stufe 1
  - perspektivisch Entwicklung als Mobilitätsstationen
- **in Teilräumen mit geringerer Nachfrage sind außerhalb der Schülerbeförderung sinnvolle nutzergerechte und wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Angebote vorzusehen**
- **in Teilräumen mit sehr geringer Nachfrage (Schulverkehrs-anteil >90 %) ist ein Grundangebot außerhalb der Schüler-beförderung anzubieten**
- **LRO unterstützt als zuständige Behörde verstärkt ergänzende Angebote auf ehrenamtlicher oder genossenschaftlicher Basis**
- **in den Tourismusschwerpunkten sollen die Touristen verstärkt als Fahrgastpotenzial berücksichtigt und bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes integriert betrachtet werden**

Leitsatz 5: Barrierefreiheit herstellen!

Langfristig angelegte und kontinuierlich zu verfolgende Zielsetzung:
➔ Schaffung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV"

- **von diesen Maßnahmen partizipieren alle Fahrgäste („Design für alle")**
- **Planungsanspruch ist die Gewährleistung durchgängiger, lückenloser und barrierefreier Mobilitätsketten, flankiert durch barrierefreie Informationsketten**
- **weitgehend flächendeckende Umsetzung soll mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen verfolgt werden** (unter Beachtung festgelegter Ausnahmetatbestände)
- **Umsetzung erfolgt mit dem aktuellen Stand der Technik**
- **planerische Grundlage für die Haltestellengestaltung sind die Richtzeichnungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bzw. das Haltestellenkonzept im Landkreis Rostock**

Leitsatz 6: Die infrastrukturelle und digitale Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern ausbauen und ergänzende öffentliche Mobilitäts-angebote stärken!

- **Ausbau der Vernetzung des ÖV mit den anderen Verkehrsarten**
- **Bereitstellung „intermodaler Verknüpfungen" an den verkehrsbedeutsamen Schnittstellen**
- **strategischer Ansatz: Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten möglichst nah am Wohnort der Fahrgäste/ Pendler** (d.h. außerhalb des Stadtgebietes Rostock)
- **(öffentliche) Mobilitätsangebote, wie Carsharing und Fahrrad-ausleihsysteme, sollen (bei ausreichendem Potenzial und Wirtschaftlichkeit) an den dafür definierten Verknüp-fungspunkten als Mobilitätsstationen angeboten werden** (Erreichen eines Netzcharakters anstelle von Einzellösungen)

Leitsatz 6: Fortsetzung

- **Digitalisierung bestmöglich nutzen** (unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Kriterien)
- **Verkehrsverbund in der Regiopolregion Rostock soll konsequent zu einem „Mobilitätsverbund" weiterentwickelt werden** (insbesondere auch Etablierung der Netzwirksamkeit von ergänzenden öffentlichen Mobilitätsangeboten)
- **Verbund soll „Mobilitätsplattform" zur Bereitstellung (Betrieb ggf. durch Dritte) und Buchung aller inter- und multimodalen Mobilitätsangebote „aus einer Hand" organisieren**
- **Verkehrsunternehmen sollen sich zu integrierten Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln**

Leitsatz 7: Erfüllung der globalen und lokalen Umweltziele unterstützen!

- **HRO: im Interesse der Umsetzung der von Bürgerschaft beschlossenen umweltpolitischen Zielvorgaben, sind die vom Verkehr ausgehenden Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen zu minimieren** („Masterplan 100 % Klimaschutz" sowie Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne)
- **ÖPNV soll insbesondere in HRO sowie auf den Hauptachsen in Richtung des Oberzentrums signifikante, messbare Anteile des MIV und auch Neuverkehre übernehmen**
- **dem elektrifizierten SPNV und der Straßenbahn sind als Bestandteil der „E-Mobilität" eine besondere Bedeutung beizumessen**
- **im Busverkehr ist die „Antriebswende" mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe konsequent unter Beachtung des „Standes der Technik" und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen**

Leitsatz 8: Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan zwingend wirksam verzahnen!

- **eine ÖPNV-orientierte Siedlungspolitik unterstützt die Wirkung des ÖV und verbessert seine Marktchancen** (z. B. Ausweisung neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahbereich von SPNV-Haltepunkten oder an Straßenbahnachsen)
- **neue Siedlungs- und Nutzungsentwicklungen müssen, insbesondere im Rostocker Stadtgebiet und im unmittelbaren Umland des Oberzentrums, frühzeitig an das ÖV-System angebunden werden** (Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens bereits in der Entwicklungsphase zugunsten des ÖPNV)

Leitsatz 9: Reisezeiten merklich verkürzen!

- **die ÖPNV-Achsen der Systemstufe 1 sind mit ganzheitlich angelegten Beschleunigungsprogrammen in ihrer Qualität, insbesondere hinsichtlich Reisezeit und Pünktlichkeit, zu verbessern**
- **die im MOPZ vorgesehene weitere ÖPNV-Beschleunigung, insbesondere zur Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf 25 km/h, erfordert die Bevorrechtigung des ÖPNV**
- **bei der Gestaltung der Verkehrsabläufe in den Kreuzungsbereichen sind die Abläufe insgesamt, speziell die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, zu berücksichtigen**
- **die im MOPZ definierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten mit LSA für den ÖPNV sind zum Erreichen des Zielwertes konsequent einzuhalten**

Leitsatz 10: Finanzierung zum Erreichen der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele sichern und verstärken!

Im Gebiet HRO und im Stadt-Umland-Verkehr Rostock* sind absehbar zusätzliche Finanzierungen erforderlich, damit der ÖPNV seinen erwarteten Beitrag zum Erfüllen der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Ziele leisten und die absehbare Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zielführend flankieren kann.

* angestrebt wird gemeinsame Zuständigkeit HRO + LRO

Leitsatz 10: Fortsetzung

Für die Finanzierung des ÖPNV sind zusätzliche Finanzierungs-möglichkeiten zu erschließen.

Grundsätze:

- **zusätzliche Finanzierungen prioritär für den Ausbau der Bedienungsangebote und für die Infrastruktur** (Anspruch: signifikanter Nutzen für Fahrgast, d.h. für Schaffung der Barrierefreiheit, für Netzausbau sowie für Erhalt der Funktionsfähigkeit)
- **Einsatz zusätzlicher Finanzmittel für preisgünstigere Tarife erst dann, wenn die anderen Handlungsmöglichkeiten zur Nachfragesteigerung ausgeschöpft sind**

Leitsatz 10: Fortsetzung

- **Berücksichtigen ausreichender Finanzierungsmittel für die allgemeinen Kostensteigerungen im ÖPNV**
- **Weiterentwicklung des ÖV-Systems und dessen Finanzierung konsequent am Grundsatz der Nachhaltigkeit ausrichten**
- **Priorität haben ÖPNV-Maßnahmen mit optimalem Nutzen-Kosten-Effekt zum Erreichen der formulierten Zielsetzungen**
- **Handlungsmöglichkeiten zum Ausbau der Beförderungs-kapazitäten infolge von Nachfragesteigerungen sind frühzeitig bzgl. der Kostenwirksamkeit zu bewerten**

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!